

Organo de la Federación Obrera Ferrocarrilera

Aparece mensualmente

Secretaria ; Abierta de 9 a.m. a 7 p. m.	Redaccion y Administración MÉJICO 1856 - U. T. 3180 (Libertad)	Reuniones del Consejo Federal los viernes a las 6 p. m.

Año VII — Buenos Aires, Septiembre de 1918 — Núm. 53

LA GRAN BATALLA

FAUSTO ANIVERSARIO

Hace ya un año que los ferroviarios de toda la República, con unanimidad y decisión admirables ,realizaron el gran movimiento de los veinticuatro días.

Ese hecho accidental en la vida obrera ya que el capitalismo no reconoce más predominio que el de la fuerza, dejó demostrado, una vez más, cuán inmenso es el valor de la organización sindical del proletariado, cuando éste, en un momento dado, auna sus esfuerzos y voluntades y marcha en pos de su bienestar social.

Lo que pareció increíble en otro tiempo, cuando el gremio ferroviario se hallaba disgregado y desunido, fué una realidad en aquella gran huelga de septiembre-octubre, en que los anhelos de la Federación Ferroviaria, que brega de continuo por la organización total del gremio, quedaron en parte materializados, desde que se consiguió que los ferroviarios, sin estar suficientemente preparados y unidos, como para emprender una lucha de tal magnitud, supieron poner en jaque a las empresas capitalistas, que jamás imaginaban semejante avance del enemigo.

Calculemos, pues, cuán superior podría ser la acción de esos mismos ferroviarios, si, olvidando rencores personales, aunando sus fuerzas, y confundiendo, por último, sus espíritus para materializar el gran anhelo de la fusión—que es, hoy por hoy, el problema que preocupa grandemente a muchos camaradas,—se lanzaran de nuevo a la lucha con una mayor homogeneidad, inteligencia y capacidad combativas, para exigir, no ya nuevas condiciones de vida en el trabajo, que para esto siempre hay tiempo, cuando la organización es capaz, fuerte y robusta, sino la reivindicación total de las víctimas habidas en las empresas, como asimismo el respeto a las conquistas materiales y morales obtenidas en la gran batalla sindical de los ferroviarios, que, con dolor, podemos afirmar, que ellas, por la división existente, van siendo desconocidas en forma harto evidente.

Por lo tanto, al conmemorar tan fausto aniversario, en el cual nuestros espíritus rebosan de optimismo, debemos encauzar a éste por la buena senda, haciendo que la organización de los ferroviarios sea nuevamente capaz de enfrentarse con las prepotentes empresas, y realizar, en un breve lapso de tiempo, un movimiento análogo al del año pasado, con el agregado de que ahora hay en nuestro gremio una mentalidad superior a la habida en aquel entonces, debido a la experiencia que ha dejado en muchos la batalla de otrora...

Y, si en aquella ocasión, los ferroviarios, cansados de sufrir pacientemente las injusticias, abusos e iniquidades que cometían a cada paso las empresas capitalistas, ensoberbecidas y mareadas por el afán de lucro y explotación; anhelando no sólo un mayor bienestar económico y mejores condiciones de vida en el trabajo, sino también más respeto y consideración por parte de la alta superioridad, que hasta entonces cumpliera con rigor e intolerancia absoluta las órdenes impartidas por la misma, en el sentido de beneficiar aún más a los "pobres" accionistas, que reciben anualmente cuantiosos dividendos; sabiendo, además, los ferroviarios todos, que hasta que no aunaran sus propósitos y energías, las empresas observarían impasibles su malestar, empeorándolo en todo aquello que les fuera posible; y conociendo, por último, con una dolorosa experiencia, por cierto, que todo razonamiento y argumentación hechos ante las empresas, con el propósito que éstas cambiaran un tanto la situación moral y material de sus obreros y empleados, resultarían nulos, dada la frialdad característica con que aquéllas tratan los asuntos que tienen íntima vinculación con sus intereses capitalistas; si en aquella ocasión, decíamos, los ferroviarios, unidos en un bloque único, lanzáronse a la lucha, convencidos que sólo la fuerza dinámica que ellos poseían en sus manos, sería capaz de rescatar del ogro capitalista algunos de sus derechos usurpados, ¡cómo no han de pensar ahora, después de un año, que la unión de todos es algo que se impone como una necesidad impostergable, y que ella solamente puede llevarlos a las más grandes conquistas de la vida!...

Tengamos en cuenta que ahí, en todas las causas enumeradas, radica el éxito y la unanimidad con que se llevó a cabo el gran movimiento de los ferroviarios, que tuvo la virtud de paralizar por completo el tráfico en todas las líneas de la República, demostrando asimismo a propios y extraños que la organización entre los obreros constituye, cuando ella puede materializarse en forma rotunda—y no con desplantes y gestos grotescos y ridículos, como los que llevaron a cabo ciertos aventureros con una pretendida declaración de huelga general,—la potencia más real y más tangible.

Hoy, a través del tiempo, estamos en condiciones de juzgar, con toda la serenidad del caso, el proceso y los resultados prácticos obtenidos en tan magno acontecimiento histórico, ya que, aun hoy, se encuentran algunos imbéciles, obtusos y fanáticos, dentro de nuestro gremio, que pretenden restarle importancia, diciendo que fué una derrota, un fracaso, el grandioso y memorable movimiento que hoy recordamos.

Un solo hecho bastaría para refutar elocuentemente a todos esos seres vulgares; nos referimos al cambio fundamental de la mentalidad del gremio ferroviario, que, en su inmensa mayoría, tiene un espíritu distinto al de otrora, al de antes de lanzarnos a la lucha de los veinticuatro días: ha desaparecido aquel sentimiento de impotencia y aquel estado de espíritu apocado, que era, antes, su principal característica.

Que esa mentalidad superior, camaradas, sea la base indestructible de la unidad de todo el gremio.

¡Conmemoremos dignamente el fausto aniversario de la gran batalla y hagamos obra práctica, en el sentido de consolidar la organización, marchando todos unidos por un solo derrotero, a fin de realizar, a la brevedad posible, un movimiento más vasto y grandioso del anterior.

LABOR ESTERIL

Nuestra organizaci n, desde sus primeros pasos, tuvo la mala suerte de chocar con los que nada hacen y todo lo critican. No obstante los años transcurridos, recordamos, como si fuera ayer, los ataques que se nos dirigieran en el año 1912. En ese entonces se decía que carecíamos de sentido práctico, que éramos unos pobres y ridículos Quijotes, sin ningún criterio de la realidad.

A pesar de eso, la labor iniciada dió sus frutos. Y los que nos habían excomulgado en nombre de una sensatez que ellos jamás han demostrado poseer, años más tarde, al ver el crecimiento de la Federación, se ponían colorados de vergüenza al recordar el juicio disparatado que en otros tiempos habían emitido al resepecto, y según el cual, nuestros esfuerzos estaban condenados a un fracaso absoluto.

Pero, si la Federación, con su desarrollo creciente y vigoroso, demostró la falsedad de sus primeros críticos y detractores, no por eso ha conseguido librarse de los profetas del mal agüero. Al contrario, si al principio la crítica a nuestra labor tenía por fundamento un estrecho sentimiento partidista o algunos preconceptos sectarios, la de hoy es peor, porque ni siquiera ese fundamento deleznable tiene.

Y, aun cuando consideramos que la crítica de hoy ha de resultar tan innocua como la anterior, nos ocupamos de uno de nuestros detractores que, por causas completamente independientes de sus méritos personales, ha conseguido introducirse en la redacción del diario "La Vanguardia", y en cuyas columnas, a guisa de comentarios semanales, vomita todos los lunes sus malos humores.

Y lo raro es que aun cuando nosotros no desearíamos ocuparnos del señor Joaquín Coca,—así se llama el aludido,—hoy nos vemos obligados a contrariar nuestros deseos para no autorizar con nuestro silenvcio las inexactitudes e insinuaciones malévolas de todo calibre que viene diciendo respecto a la organización ferroviaria. Con esto no abrigamos ninguna esperanza de que el señor Coca se corrija, no; comprendemos que la insidia y la crítica suspicaz e insincera es en él una necesidad tan fundamental como para los demás mortales es el ejercicio respiratorio, y no se ha de corregir por lo que nosotros podamos decir. No obstante, como a diferencia de lo que ocurría en otros tiempos, hoy, debido seguramente a la escasez de plumíferos venales, el aludido ocupa—como hemos dicho—un puesto en la redacción de "La Vanguardia", y sus elucubraciones, en vez de circular bajo su nombbre, caminan por el mundo bajo la benigna protección del diario, nos parece prudente señalar ese hecho, para evitar que muchos compañeros que militan o simpatizan con la tendencia política que ese órgano de publicidad representa, sean sorprendidos en su buena fe.

Aparte de esto, un principio de buena educación nos obliga, también, a contestar a ese hombre que casi nos interpela semanalmente; pues de las cinco o seis "semana gremial" que han visto luz, la mayor parte se han referido, directa o indirectamente, y siempre en forma despectiva, a nuestra organización.

En una de las últimas, después de hacer un poco de teología sobre el valor de las opiniones y de referirse a tiempos pretéritos y a hombres de otros países y diversas doctrinas, nos dice, con la mayor frescura, que hace unos meses secciones de nuestra Federación y hombres conspicuos de la misma calificaban en términos virulentos la ley de jubilación. Y no satisfecho con esa afirmación infundada, recalca que esa crítica (la nuestra) no iba dirigida contra "las deficiencias de la ley, sino más bien ataques rabiosos contra la ley misma", lo que constituye una completa falsedad.

Luego, se refiere a la petición de reformas del proyecto de jubilación que las secciones han dirigido al Senado de la Nación, cosa que él atribuye a la debilidad que se ha producido en nuestro gremio a consecuencia de los últimos contrastes, y su audacia lleva a preguntar: "¿No hubiera sido mejor hacer estas peticiones antes, cuando la organización se hallaba en el apogeo de su fuerza?" Lo cual hace suponer que nuestra actitud de hoy no guarda armonía con la adoptada anteriormente. Y nada más incierto puede decirse al respecto.

Pero ese hecho revela la existencia de un propósito avieso en este nuevo censor de la Federación ya que, por el puesto que ocupa, está en la obligación de enterarse del movimiento obrero—puesto que es el encargado de redactar la sección correspondiente,—y habría debido saber, por lo dicho en "**El Obrero Ferroviario**" último que, con excepción de la reforma que se refiere a la pensión máxima, **todas las demás observaciones habían sido formuladas con anterioridad por la Federación.**

Desde 1913 hasta la fecha, la Federación ha observado un criterio invariable —respecto a la jubilación—como puede comprobarse en las columnas del órgano oficial, y hasta por el mismo diario "La Vanguardia", ya que en sus columnas han visto luz casi todas las declaraciones que en el transcurso del tiempo la Federación ha venido haciendo sobre este problema.

De modo, pues, que la actitud de hoy no obedece a causas fortuitas, como se pretende hacer creer. La Federación, ahora como siempre, ha inspirado su acción en los intereses fundamentales del gremio, libre como ha estado y está de todo preconcepto doctrinario o partidista.

Esto, el señor Coca, que pretende orientar el movimiento obrero, no puede ni debe ignorarlo.

Pero él, viendo la esterilidad de su labor de organizador, en vez de experimentar admiración o cariño por la obra ajena, hace todo lo posible para colocarla a la misma altura de la suya. Y cuando, como ahora, no puede hacer desaparecer los frutos de los esfuerzos ajenos, trata por todos los medios de empequeñecerlos para desvalorizarlos.

Así, hemos visto que cuando nuestra institución desplegaba su acción vigorosa, que obligaba a las empresas ferroviarias a deponer su insolente orgullo, este señor escribía que los actos de saludable energía que los compañeros llevaban a cabo con grandes riesgos, eran pagados a peso de oro por la legación alemana. Cuando la Federación, confiando en sus fuerzas, se negaba someter el conflicto a un tribunal arbitral presidido por el doctor Irigoyen, resultaba, luego, que para el señor Coca, los hombres de la Federación hacían política radical...

¿A qué obedece todo esto? Sencillamente: a la bilis de ese señor, ya que no se explica de otro modo.

El, como jamás hizo algo útil o una obra práctica (el gremio de zapateros, al cual pertenece, no consiguió tener una buena organización hasta que no abandonó sus filas), procura con gran empeño desvalorizar el trabajo ajeno. Así lo vemos que, ya se trate de llevar a cabo actos de sabotage o una simple declaración de huelga; de una circular o un proyecto de estatutos, el señor Coca no pierde oportunidad de descargar su... mal humor sobre la Federación Ferroviaria, o, en su defecto, la Federación Obrera Regional Argentina, cuyo progreso y afianzamiento lo tienen cada vez más intranquilo.

Para desahogarse, el hombre no pierde oportunidad, y, por otra parte, si ésta no se presenta, como es dueño de una imaginación lujuriosa, inventa un pretexto cualquiera . Un laudo arbitral, por ejemplo, que se refiera a otra organización, le da a él fundamentos suficientes para una descarga contra la Federación Obrera Ferroviaria, y, cuando no hay un hecho de esta índole, aprovecha cualquier otra cosa, para no interrumpir su... fecunda labor.

Por esto, la petición al Senado sobre la jubilación—que, según sus propias palabras, coincide en lo fundamental con el criterio sustentado por los diputados socialistas,—ha sido aprovechada para descubrir en nuestra institución signos de debilidad, lo que podría servir a un humorista para establecer como conclusión esta curiosa paradoja: sólo se es fuerte cuando se tiene un criterio antitético a los parlamentarios socialistas.

Frutos de la división

Desautorización del reglamento de trabajo

Debido a la actitud enérgica del ministro Torello, se resolvió satisfactoriamente el conflicto surgido entre los compañeros maquinistas y foguistas de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, que nosotros comentamos en el número anterior.

El personal suspendido fué readmitido en su antiguo puesto; pero, pocos días más tarde, y otra vez por la interpretación del inciso f), eran suspendidos nuevos maquinistas y foguistas.

Con este motivo, "La Fraternidad" entabló nuevas reclamaciones ante la Dirección General de Ferrocarriles con objeto de obtener la reincorporación de dichos compañeros.

Esto, según la información publicada por "La Prensa" y "La Nación" se ha obtenido. Pero, como se puede ver por el convenio subscripto, su precio no podía ser más caro: ya que se sacrifica la jornada máxima y descanso mínimo que el gremio había obtenido después de un sinnúmero de sacrificios.

Según la publicación aludida, en el convenio firmado ante la Dirección General de Ferrocarriles por Caizergues, en representación de la empresa, y José San Sebastián, en representación del personal, después de declarar que "se reincorporará dentro de 24 horas a todo el personal de tracción exonerado por incumplimiento del inciso f)", se establecen las cláusulas que transcribimos:

"**El personal de tracción se compromete** a cumplir estrictamente el inciso citado en la forma que está establecido, y **no podrá negarse a tomar servicio por reducción de sus descansos, ni plantará los trenes por exceso de trabajo sobre el previsto.**

"En caso de que el personal crea que se le ordena tomar servicio antes de gozar del descanso correspondiente, deberá cumplir las órdenes que se le den y presentar queja, ya sea por el libro respectivo o en la forma que crea conveniente, siempre que sea por escrito."

Con este convenio queda sin efecto la parte fundamental del reglamento de trabajo, ya que desaparece todo límite en la duración de la jornada. Además, por la forma en que está redactado, ha de dar lugar a todos los abusos imaginables... Pero, si ellos han de contribuir a abrir los ojos al gremio y a hacer comprender la necesidad de su unión, tendremos que felicitarnos de ello.

Pues nadie ignora que no todos comprenden la razón; hay quienes, para aprender, necesitan ser golpeados, ya que las buenas razones no tienen acceso en su estrecho cerebro. Y, en estos casos, los golpes son útiles y provechosos para los mismos que los reciben. Porque así aprenden y progresan.

Por la Unión y Solidaridad del Gremio

CAMBIO DE NOTAS CON "LA FRATERNIDAD"

Siguiendo con la práctica establecida, a continuación reproducimos las últimas notas cambiadas entre el Consejo Federal y la Comisión Directiva de "La Fraternidad", que, como las anteriores, se refieren al pedido de solidaridad para una acción conjunta en pro de la readmisión de los compañeros cesantes y a un acercamiento definitivo y permanente de las dos instituciones, a objeto de dar a su acción una mayor eficiencia.

Por su lectura se verá que, desgraciadamente, los esfuerzos hechos en este sentido, hasta este momento, no han dado el resultado esperado.

He aquí las notas en cuestión:

Buenos Aires, agosto 28 de 1918.

Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, presidente y secretario gerente de "La Fraternidad".—Capital.

En nombre del Consejo Federal, me es grato dirigirme a Vds., y, por vuestro intermedio, a la Comisión Directiva, para significarles que vería con agrado contestaran la comunicación de este Consejo, que se ha dirigido a la Comisión Directiva con fecha 27 de julio último, la que, según constancia, obra en vuestro poder desde el 29 del mismo mes.

Sin otro motivo, os saluda cordialmente —Por el Consejo Federal—**Francisco Rosanova**, secretario general.

Buenos Aires, septiembre 4 de 1918.

Al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria.—Presente.

De nuestra estima:

La Comisión Directiva de esta organización ha tratado detenidamente la nota de ese Consejo Federal, de fecha 27 de julio último, y ha resuelto:

Mantener todas las resoluciones anteriores con respecto a la readmisión de los despedidos del Sud y Pacífico, ratificándose en todas y cada una de las manifestaciones hechas por repetidas veces con respecto a este asunto.

No acceder al pedido de convocatoria de un congreso que ese Consejo hace. En nuestra próxima asamblea de delegados a realizarse en el mes de marzo de 1919, se tratará el asunto de la unidad ferroviaria, siempre que ése sea el deseo manifestado por nuestras secciones.

Con saludos cordiales—Por la Comisión Directiva—**José San Sebastián**, presidente.—**Américo J. Baliño**, secretario gerente.

Buenos Aires, septiembre 18 de 1918.

Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, presidente y secretario de "La Fraternidad".—Capital.

Estimados camaradas:

Obra en nuestro poder vuestra atenta de fecha 4 del corriente.

Con verdadero asombro nos enteramos que esa Comisión Directiva no hace lugar a la proposición de celebrar un congreso simultáneo para tratar la unidad ferroviaria y que ha creído su deber desentenderse completamente de nuestro pedido solidario en pro de los compañeros cesantes del Pacífico y del Sud—ya que no significa otra cosa vuestra decisión de mantener todas las resoluciones anteriores con respecto a la readmisión de los despedidos en el Sud y Pacífico,—ratificándose, además, en todas y cada una de las manifestaciones hechas por repetidas veces con respecto a este asunto.

Y decimos que nos ha producido verdadero asombro, porque según vuestras anteriores, os negábais a prestar solidaridad por dos causas fundamentales: primero, por creer que el asunto podría ser resuelto satisfactoriamente con la constitución de un tribunal arbitral, y, en segundo lugar, por considerar que un movimiento general era inoportuno cuando nosotros lo solicitábamos (en los primeros días de mayo ppdo.). Pero, cuando más tarde, reconocieron la ineficacia de la primera proposición, nosotros suponíamos que, dado el tiempo transcurrido, la razón de inoportunidad, que se había invocado antes, tampoco podría mantenerse, puesto que dentro de poco, en virtud de la intensificación del tráfico, una paralización colectiva del trabajo, tendría un seguro éxito, y, podría hacer entrar en razón a las soberbias e intransigentes empresas.

Por esta circunstancia, creímos oportuno reiteraros el pedido de solidaridad de nuestra anterior, y esperábamos que, dada la nueva situación, esa Comisión sa-

bría responder a los altos propósitos solidarios; pero, por vuestra contestación, comprobamos, no sin cierta decepción, que nos hemos equivocado lamentablemente.

Un error igual, por lo visto, hemos cometido al interpretar vuestras manifestaciones anteriores como favorables a la unidad que el gremio anhela.

Creíamos que las manifestaciones contenidas en vuestra nota de fecha 15 de julio último no podían tener otro alcance que el que le dimos en nuestra nota-contestación de fecha 23 del mismo mes. Supusimos que al afirmar, como la hacían, que: ''deseaban la unidad ferroviaria como el que más'', y que debido a la resolución de los congresos de diciembre—que esa Comisión y este Consejo estaban obligados a cumplir—entendían que el ''pleito'' sólo podía ser resuelto por ''los asociados en general, representados debidamente en sus respectivos congresos'', esa Comisión, con dichas palabras, a la vez que una manifestación categórica de sus sentimientos unionistas, nos insinuaba una solución. Por tal motivo, el Consejo Federal se creyó obligado a formular la proposición de un congreso simultáneo que, como lo manifestamos al comunicaros dicha proposición, se desprendía de vuestras propias palabras.

Pero, ahora vemos que nos hemos equivocado. Las palabras precitadas, que nosotros interpretamos como favorables a la fusión, al parecer, tienen para esa Comisión un significado muy distinto, misterioso y superior a nuestro alcance. Porque, hasta el instante de recibir vuestra última, creíamos que esa Comisión—que, según la nota del 15 de julio, ''deseaba la unidad ferroviaria como el que más'', y reconocía que la solución del pleito de la división sólo podía ser resuelto ''por los asociados en general, representados en sus respectivos congresos''—son vuestras palabras,—estaría, si no ansiosa, por lo menos dispuesta a hacer algo práctico para llegar, cuanto antes, a la meta anhelada: **La unidad ferroviaria.**

Pero, cosa singular, ocurre todo lo contrario de lo que esperábamos. Esa Comisión Directiva, no sabemos si olvidando lo dicho en la anterior, según la cual el ''pleito'' de la división sólo podía ser resuelto por los congresos, o si, por un acto de arrepentimiento por esa manifestación que, implícitamente, señalaba un término a este lamentable estado de cosas, en la nota que contestamos, rechaza sin ningún miramiento nuestra proposición de un congreso simultáneo. Y para mayor abundamiento, nos dicen: ''En nuestra próxima asamblea de delegados, a realizarse en el mes de marzo de 1919, se tratará el asunto de la unidad ferroviaria, siempre que ése sea el deseo manifestado por nuestras secciones''. De manera, pues, que si bien es cierto que esa Comisión ''desea la unidad ferroviaria como el que más'', sólo está dispuesta a hacer algo en pro de ese deseo, si las secciones lo exigen.

En vista de esto, y a riesgo de cometer una imprudencia, nos permitimos preguntar: ¿Esa Comisión Directiva consultará con anterioridad a las secciones? Aun cuando entendemos que no puede ser otro el pensamiento, como no queremos incurrir en nuevos errores, os formulamos dicha pregunta, a fin de conocer con claridad vuestros propósitos.

Por último, os manifestamos que cualquiera que fuera vuestra actitud, la nuestra será invariablemente fusionista. Comprendemos que los ferroviarios necesitan estar unidos y obrar concordantemente para hacer triunfar sus aspiraciones, y nos creemos obligados a trabajar en ese sentido.

El Consejo Federal desea dejar constancia, una vez más, que si el estado de división se prolonga, no es por su culpa. El estará siempre dispuesto a trabajar en pro de la unidad y concordia de la familia ferroviaria, y abriga la firme esperanza que ese anhelo terminará por triunfar.

Por el Consejo Federal, cordialmente os saluda — **Francisco Rosanova**, secretario general.

Huelga de los telegrafistas y empleados postales

Actitud de la Federación

Desde los primeros días del mes en curso, se encuentra en huelga el personal de correos y telégrafos de la Nación, que se agrupa en la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales.

El Consejo Federal de la Federación, que, con anterioridad al movimiento fué objeto de un pedido de solidaridad por parte de la Junta Ejecutiva de la mencionada entidad—hizo conocer a la misma la situación real de nuestra organización y las causas que, a su juicio, podían facilitar o impedir la materialización de esa acción solidaria.

Más tarde, el Consejo se dirigió a las secciones la circular núm. 97, explicando la actitud adoptada; circular que reproducimos, a fin de que sea conocida por todos los asociados.

''Estimados camaradas:

La Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales, poco tiempo ha, celebró un congreso general extraordinario, y uno de los primeros actos del congreso fué la desaprobación, primero, y la destitución, luego, de la Junta Ejecutiva que presidía aquel famoso Claros, que, durante la gran huelga ferroviaria y los congresos extraordinarios de diciembre, se distinguió por sus intrigas contra la unidad ferroviaria.

Como se recordará, los enemigos de la unión del gremio ferroviario—que viven y engordan con la división—utilizaron la asociación mencionada para impedir la materialización de los anhelos unionistas del gremio; pero esos sujetos, que tan mal se portaron con nuestro gremio, no procedieron mejor con los asociados en su propia entidad.

Por esta causa, los telegrafistas y empleados postales, en la primera oportunidad que tuvieron para expresar sus ideas, hicieron justicia a nuestros propósitos y expulsaron, como merecían, a los sujetos que habían actuado de instrumentos en la farsa que otros prepararon para impedir la unión de la familia ferroviaria.

Ese mismo congreso, después de eliminar los malos elementos, dió a la organización una orientación más en armonía con el moderno movimiento sindical. Y despojado del estrecho y medieval criterio corporativo, el congreso formuló un pliego de condiciones y facultó a la nueva Junta para llevar a cabo un movimiento general para hacer efectivas las mejoras contenidas en el mismo.

La nueva Junta, cumpliendo con esa resolución, llevó a cabo todos los preparativos necesarios, y con fecha 12 de agosto se dirigió a nuestra institución solicitando la solidaridad para un probable movimiento.

El Consejo Federal, en su reunión del 13 del mismo mes, después de estudiar detenidamente esa petición, acordó dirigir a la Junta de la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales la siguiente nota, explicando con toda nitidez las causas que nos impedían responder ,como deseábamos, a su llamado solidario:

A la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales.

Estimados camaradas:

El Consejo Federal de esta Federación, al tomar en consideración el pedido de solidaridad que en nombre de vuestra institución nos formularon los camaradas F. Landaburo y José Frega, ha creído su deber exponerle la situación especial del gremio ferroviario y de nuestra Federación, a fin de que Vds. puedan comprender y apreciar las causas fundamentales que, contra nuestros más caros deseos, nos impiden aceptar el compromiso de prestaros la solidaridad material en un probable conflicto en el presente mes.

Las innumerables huelgas parciales que el gremio ferroviario ha tenido que sostener durante los últimos meses; el resultado completamente adverso de los dos últimos movimientos en las líneas del Pacífico y del Sud, y la profunda división —que no obstante los esfuerzos de este Consejo Federal aun subsiste entre el personal de los Talleres, Tráfico y Vías y Obras asociado a la Federación y el de Tracción, asociado a ''La Fraternidad'', son los factores que han imposibilitado la realización de un movimiento reivindicatorio en pro de los compañeros del Sud y Pacífico, son, también, los que nos impide satisfacer vuestra justa petición.

Para esto tenemos muy en cuenta que el éxito de un movimiento,—ya sea de solidaridad o de conquista—está siempre en relación directa con la cohesión y unidad del gremio. Y como el nuestro, por lo antedicho, hállase hondamente dividido, la Federación se encuentra imposibilitada para materializar el movimiento solidario que nos piden. Sin embargo, si nosotros tuviéramos la seguridad que el movimiento en cuestión fuera secundado por ''La Fraternidad'', no tendríamos inconveniente en satisfacer vuestro pedido. Porque, como es sabido, la Federación, juntamente con la Federación Obrera Regional Argentina, a la cual está adherida, desde mayo ppdo., ha venido trabajando en pro de una huelga general con objeto de obligar a las empresas del Sud y Pacífico a readmitir al personal exonerado a raíz de los últimos conflictos. Huelga que no se ha hecho efectiva por las causas expuestas, o sea, la división del gremio ferroviario.

Pero, si esta circunstancia desapareciera, nuestra institución, cumpliendo con un deber solidario, daría satisfacción a vuestro pedido, y aprovecharía la oportunidad para exigir de las empresas la readmisión de todos los destituídos injustamente.

Sin embargo, si por las causas señaladas no nos fuera dado realizar un movimiento de solidaridad, pueden tener la seguridad que hemos de hacer todo lo posible para contribuir al triunfo de vuestras reivindicaciones. Y, en ese sentido, esperamos que ustedes nos harán las indicaciones que juzguen más oportunas.

Si los compañeros desearan una más amplia explicación, esperamos nos avisen, porque, en ese caso, una delegación de este Consejo podría concurrir a una reunión de vuestra Junta Ejecutiva para ampliar lo que dejamos expuesto.

Sin otro motivo, os saluda fraternalmente—por el Consejo Federal—**Francisco Rosanova**, secretario general.''

Ahora bien, como la huelga del personas de correos y telégrafos—conjurada en agosto—se hizo efectiva el día 6 del corriente a las 12 de la noche, la Asociación ha vuelto a dirigirse a este Consejo Federal en demanda de solidaridad y ayuda pecuniaria.

El Consejo Federal, en una reunión extraordinaria, volvió a estudiar nuevamente este problema, y, por las razones expuestas en la nota anterior, considera que, dada la situación especial del gremio y de la Federación, en estos momentos, no es posible hacer efectiva la solidaridad. Porque, como las empresas tienen la obligación legal de transportar correspondencia y transmitir telegramas, si los guardas y telegrafistas quisieran rehusarse, es muy seguro que serían declarados cesantes, y, en ese caso, la Federación, si no quisiera ver aumentar el número de víctimas, tendría que recurrir a medios extremos que podrían resultar contraproducentes. Pues una huelga general—como lo prueba lo sucedido en el Sud y Pacífico—sin el concurso del personal de tracción, podría traer funestas consecuencias.

Por todo esto, el C. F. ha creído un deber hacer conocer a las secciones estas circunstancias, y, al mismo tiempo, indicar a las mismas la conveniencia de facilitar sus locales a los huelguistas de correos y telégrafos, ayudar a los mismos pecuniariamente para que puedan prolongar su resistencia.

En este sentido, el Consejo Federal, no obstante encontrarse en una situación financiera sumamente crítica, donó la suma de cien pesos a la Junta Ejecutiva de la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales.

Por otra parte, y aunque nos parece superflua la indicación, debe cuidarse que ningún compañero nuestro se preste a suplantar a los huelguistas. Porque si no estamos en condiciones de llevar a cabo un paro general que obligue al gobierno a aceptar las justas reclamaciones de esos compañeros, hemos de cooperar, por lo menos, para que la lucha termine con una solución satisfactoria.

Confiamos, pues, que las secciones y los compañeros—consecuentes con el espíritu de solidaridad que siempre han demostrado—sabrán aportar una ayuda eficaz a los explotados del correo y telégrafo.

Francisco Rosanova,
Secretario general.

ANTE LA OBRA DIVISIONISTA

Me ha causado profunda impresión la resolución que ha tomado la sección Río II, del ferrocarril Central Argentino, la cual motivó un artículo muy acertado y oportuno de un camarada de Cañada de Gómez.

¿Qué piensan los camaradas de Río II? ¡Ah! Se explica: también allí llegó el nuevo sistema de organización; el nuevo... no! Mejor diríamos el viejo, el anacrónico; pues dividir a los trabajadores no puede constituir ni constituye un sistema nuevo.

¿Dónde tenemos los ojos nosotros, los ferroviarios de la República Argentina, para no darnos cuenta del gran error que se está cometiendo en este estúpido tren de autonomía? ¿Por qué no miramos la orientación de las organizaciones obreras de Europa que tienen más experiencia en el campo gremial que nosotros, y nos damos cuenta que ellos obran de distinta manera, puesto que, mientras allá los obreros se unen estrechamente, aquí, nos dividimos?

Pocos días hace, el telégrafo nos anunciaba que los sindicatos de los obreros mecánicos de Londres habían realizado un congreso, que dió por resultado la formación de una sola entidad que cobija en su seno a 580.000 obreros mecánicos, que han creído conveniente unirse para poder contrarrestar las fuerzas del capitalismo y del estado.

Hace poco, también, los ferroviarios de Portugal nos enseñaron algo a nosotros, pues gracias a la uniformidad de esfuerzos y a la unidad sólida de esos obreros en una corporación federativa como la nuestra, han sostenido una lucha contra el capital y sus instituciones de fuerza: estado, ejército, policía, etc. Lucha que les dió un resultado espléndido, en lo que respecta a las condiciones de trabajo.

Es necesario, entonces, que los ferroviarios que componemos la Federación imitemos las cosas buenas de los obreros de otros países que, como digo, tienen más experiencia que nosotros, y es por ello que no juegan con su organización como nosotros lo hacemos con la Federación Ferroviaria.

¿Creen los compañeros que han influído para que sus secciones respectivas se separaran de la Federación, que han hecho algo bueno en beneficio de nuestra institución?

Entren, los camaradas, un momento en el camino de la razón y verán que, sin darse cuenta, están trabajando en beneficio de la empresa y en perjuicio propio y de los hermanos de trabajo. Yo no puedo creer que esta división, este confusionismo, que se ha sembrado en la Federación ,sea obra de los mismos ferroviarios; lo que pasa es que, como estamos tan ansiosos de libertad, hay quien nos la pinta a las mil maravillas, y algunos compañeros de buena fe tragan el anzuelo.

Yo les pregunto: ¿en nombre de qué libertad nos quieren arrastrar al abismo?

¿Conseguirán los trabajadores hacerse respetar, mejorar sus condiciones de trabajo, etc., alejándose de la organización y dividiéndose, como pretenden dividir en la actualidad a los obreros ferroviarios?

¡Ah! compañeros; con su separación demuestran lo poco que aman a la Federación, y para justificar esa actitud, dicen que el Consejo es malo, que en la huelga hemos ganado poco, y una serie de sandeces más. A esto cabe preguntar: si se ganasen $ 170 mensuales, ¿el Consejo sería inmejorable?

¿Los obreros ferroviarios luchaban todos por llenar la panza?

Hemos conseguido el derecho de organizarnos, y esto no es nada, nada... para los huelguistas de ocasión, pero, para los obreros víctimas de sus convicciones es mucho, muchísimo, el tener su organización que irá paulatinamente mejorando las condiciones de trabajo y que constituye el baluarte de todas sus reivindicaciones.

Para terminar, diré a mis compañeros que un gran pensador dijo: ''Proletario, para que marche el dinamo que ha de conduciros a vuestra total emancipación, tenéis que uniros.''

(Rosario). **Demetrio Figueiras.**

LOS CUERVOS

Casi todas las acciones humanas tienen cierta similitud con los instintos de las otras especies que le rodean, aunque su constitución orgánica tenga una diferencia fundamental; empero, sus actos pueden tener mucha semejanza.

El caso que nos proponemos comentar, quizás tenga mucha relación. Nos referimos a aquel famoso ''Círculo Ferroviario'', que un buen día llamóse ''Asociación Ferroviaria Nacional'' y que pretendió, bajo este título, venir a dulcificar la angustiosa explotación de que era víctima el gremio ferroviario.

Precisamente, cuando los ferroviarios, cansados de soportar esta dura situación que le imponían sus patrones, se proponían hacer modificar el criterio de las prepotentes empresas por un medio natural, y, lógicamente, la huelga, héte aquí que, cuando nadie lo esperaba, apareció esta cambiante asociación, con el ''cúralo todo'', dispuesta a sondear el intrincado problema que tanto aquejaba al gremio ferroviario: ''el mutualismo'', con todos sus célebres medios: hospitales para enfermos, sierras para tuberculosos y hoteles en las principales capitales y balnearios.

También se proponía ser la protectora de la dichosa jubilación; a más, ideaba obtener descuentos en todos los negocios, ofrecer facilidades para construir viviendas; dar, en fin, todo lo necesario para hacer desaparecer este estado de cosas.

Ante ''tan grandes proyectos'' pudo aprovechar de la ingenuidad de algunos ferroviarios; pero los compañeros que conocían su origen, se dieron cuenta de sus propósitos sospechosos, ya que no podían aceptarla en manera alguna por cuanto quienes propiciaban esta asociación eran altos jefes de empresas, sus representantes conspicuos.

Vino la huelga ferroviaria, y la asociación, como siempre, aunque de nombre cambiado, se caracterizó por el brillo de su ausencia.

Ahora, queriendo aprovechar de las circunstancias, como los cuervos que van en busca de animales muertos, aparece nuevamente en el escenario de la vida para repetir el viejo rosario del mutualismo.

Querrá, seguramente, aprovechar esta ocasión para realizar sus fines...

Los ferroviarios conocen bien a sus patrones por más nombres que se cambien, y no se han de tragar el anzuelo como inocentes peces. Tienen experimentado toda una acción gloriosa y creen que la Asociación Ferroviaria Nacional ha errado el golpe; y, como los cuervos, tendrá que irse a buscar cadáveres a otra parte. ¡Cuidado con los ojos!...

Un nuevo problema

Con el fin de que los compañeros se percaten de la importancia del próximo congreso de nuestra institución, reproducimos del periódico ''La Organización Obrera'' el artículo que va a continuación escrito por un activo e inteligente militante de la sección Haedo.

''No pienso, como algunos camaradas, que la huelga siempre es buena, y no soy de los que opinan que ''no importa que la huelga fracase, si hemos hecho una afirmación de principio''. En materia de huelgas, soy absolutamente práctico, y considero una tontería toda inclinación a lirismos u utopías.

Esta discrepancia, empero, no me impide reconocer que de una huelga perdida, no sólo resultan perjuicios materiales, pues suelen extraerse de ella enseñanzas. Y, en este sentido, desgraciadamente, nosotros los ferroviarios hemos podido experimentar bastante.

No creo que sea el caso de seguir aquí el proceso analítico de todos nuestros movimientos, desde la gran huelga de los 24 días a la fecha, pues todos lo conocemos; pero, creo, sí, necesario que el próximo congreso ferroviario sepa demostrar que los trabajadores del riel son accesibles a toda clase de lecciones, vengan de donde vengan; y que en bien de su organización, primero, y de la clase trabajadora en general, después, saben sacar de aquéllos todo el provecho posible.

En el mes de noviembre próximo se realizará dicho congreso, el cual, por razones que sería ocioso enunciar, promete ser sumamente laborioso, y es en homenaje al precioso tiempo que se le puede ahorrar en sus sesiones, que me permito lanzar una modesta, pero sincera idea, sobre la tarea, a mi criterio la más importante, que la magna asamblea tendrá que avocarse, para que los camaradas más activos se hagan eco de ella, o la hagan suya, sometiéndola a la consideración de sus respectivas secciones.

He dicho desde el principio que soy refractario a todo lirismo u utopía; por lo tanto, no creo, como algunos, en la posibilidad de una fusión lisa y llana con la sociedad de maquinistas y fogoneros ''La Fraternidad''; razones de orden financiero, perdóneseme lo prosaico, nos colocan a los federados en una situación de inferioridad evidente, y, por lo tanto, hasta que nuestra organización no alcance una situación económica equilibrada con la de aquélla, tendremos siempre, a pesar de los líricos, un obstáculo para la realización de dicha fusión.

No niego, sin embargo, que en un tiempo más o menos lejano esta dificultad habrá disminuído grandemente, pero no debemos esperar hasta entonces. Desde ya debemos iniciar la obra.

Las relaciones, más que cordiales, que nos hermanan con la Federación Obrera Marítima, son para nuestra organización una garantía de éxito, si en el congreso a realizarse sabemos ser parcos en nuestro juicio, seremos en nuestras discusiones y, sobre todo, prácticos en nuestra obra.

Descartada la posibilidad de una fusión, ¿qué nos queda?

He aquí mi modesta, pero sincera idea:

Someter a las entidades ''La Fraternidad'' y Federación Obrera Marítima el proyecto de un pacto de solidaridad, articulado con toda precisión, en el que se definirán claramente las responsabilidades de todas y cada una de las tres; esto se entiende que debe ser la tarea del Consejo Federal de la Federación Ferroviaria y antes de la realización del congreso ferroviario, invitando luego al mismo a los organismos directivos de las dos entidades nombradas para tomar parte en nuestra discusión al respecto, cosa a la que creo no podrán negarse ninguna de ellas.

Supuesto que esto fuera un hecho, no creo que se necesite los cien ojos de Linceo para descubrir los efectos que produciría de inmediato sobre las empresas del transporte la nueva situación que les crearíamos. Y quizás al sabernos unidos en un solo haz depondrían ''in continenti'' sus provocadoras actitudes, a las cuales tanto se han acostumbrado.

La idea está lanzada, susceptible tal vez de muchas correcciones, pero lanzada al fin; que los camaradas activos e inteligentes la recojan, la analicen y, lo que es más importante, la pongan en el tapete para que se materialice es lo que yo deseo y debemos desear todos los que no consideraremos cumplida la misión histórica de la clase trabajadora, en su constante lucha por sus reivindicaciones, hasta que no sólo exista una Federación Ferroviaria o una Federación Nacional de Transportes, sino que una Federación Mundial de Trabajadores! Carlos Marx, que no era ni un loco ni un Cristo, con su ''Trabajadores de todo el mundo, uníos!'', señaló la futura realización de ese gran anhelo proletario. Ese llamado a la unión resonó como clarinada apocalíptica por todos los ámbitos de la tierra civilizada; fué un toque de atención para los proletarios, y un desafío para la clase burguesa. No fué fruto de una mentalidad calenturienta, ni el ensueño de un místico; reflejaba una realidad y se basaba en una necesidad.

Hagámonos aptos, entonces, para realizar tan hermoso ideal, pero con hechos reales, no con peroraciones más o menos aceptables.—**C. H. L.**—Haedo, septiembre de 1918.''

PARA ESTRECHAR NUESTRAS FILAS

Invitación a las Secciones Autónomas

El Consejo Federal, interpretando fielmente la necesidad del momento, que exige de los ferroviarios la mayor cohesión y firmeza, y teniendo en cuenta, por otra parte, que muchas de las secciones que permanecen desligadas de la Federación, si ayer tuvieron un motivo para adoptar esa determinación, hoy persisten en esa actitud sólo por un mal entendido orgullo, ha creído su deber invitar a todas ellas a reingresar en la Federación, a fin de que puedan tomar parte en el próximo congreso, que ha de dar nuevas bases a nuestra institución.

Este paso del Consejo es una hermosa lección para todos aquellos espíritus mezquinos que no tienen inconvenientes en sacrificar el gremio con tal de satisfacer su vano amor propio.

El Consejo, por el contrario, mientras se trate del bienestar del gremio, entiende que no puede haber humillaciones; y, por este motivo, dándose cuenta que hay secciones que no reingresan por el prejuicio de no pedir la adhesión—que interpretan como una humillación o derrota—se dirige a todas ellas invitándolas a que lo hagan.

Y aun cuando este llamado en favor de la unión no tuviera los resultados que se esperan, el Consejo no se ha de arrepentir del paso dado. Porque si él no contribuye a sellar la unión, servirá para evidenciar la falta de sinceridad de ciertas gentes que hablan a boca llena de unión y solidaridad, a la vez que trabajan sin cesar para sembrar la división y la discordia. Y cuando la hipocresía es el arma principal, un enemigo descubierto es como enemigo vencido.

Pero, las secciones que no se hallen dominadas por prejuicios ni por caudillejos irresponsables, han de aprovechar la invitación del Consejo Federal para reincorporarse en las filas de la Federación.

Para dejar debida constancia del espíritu que anima al Consejo Federal, reproducimos la circular que acaba de dirigirse a todas las secciones autónomas, y a la cual hemos venido refiriéndonos, y que dice:

Buenos Aires, septiembre 23 de 1918.

Estimados camaradas:

El Consejo Federal, respondiendo al deseo expresado por varias secciones, ha creído conveniente aprovechar la circunstancia de hallarse en vísperas de la realización de un congreso general de la Federación para invitar a esa sección y a todas aquellas que se encuentren en igual condición, para que reingresen en la misma.

Al hacer esto, el Consejo Federal no tiene más propósito que el de materializar la unión del gremio ferroviario, hoy más necesaria que nunca.

Como la reacción iniciada por las empresas—que nos está arrebatando todas las mejoras conquistadas con las grandes luchas y sacrificios del año anterior—es por sí suficientemente elocuente para hacer comprender la urgente e imperiosa necesidad de estrechar nuestras filas, con-

fiamos que los compañeros de esa sección responderán al llamado de este Consejo, sancionando nuevamente su adhesión a la Federación Ferroviaria.

Además, como tenemos entendido que esa sección, como todas las que han adoptado igual actitud, han tratado de justificar su procedimiento afirmando, unas, desconformidad con algún acto de este Consejo, y otras, con algunos puntos del sistema de nuestra organización, la actual invitación del Consejo viene a facilitar vuestros anhelos, puesto que, adhiriéndoos nuevamente y cumpliendo, claro está, con las obligaciones estatuídas, esa sección podrá intervenir en el próximo congreso, donde podrán formular todos los cargos que tuvieran contra el Consejo y proponer las reformas que creyeran necesarias en los estatutos que nos rigen.

Si, como esperamos, esa sección responde al llamado unionista que le hacemos, le advertimos que para poder participar en el próximo congreso que se realizará en los días 20, 21 y 22 de noviembre de 1918, tendrá que remitir la nómina de los asociados, copias de las actas de las asambleas y cotizar, además, de conformidad a lo dispuesto en los estatutos.

En la seguridad que sabrán responde al espíritu de unión y de concordia que inspira la presente, os saluda fraternalmente

Por el Consejo Federal,
Francisco Rosanova,
secretario general.

PROXIMO CONGRESO DE LA FEDERACION

SUS GRANDES PROBLEMAS

El Consejo Federal ha señalado los días 20, 21 y 22 de noviembre para celebrar el próximo congreso de la Federación, que, a no dudarlo, ha de resultar uno de los más importantes.

En ese congreso, además de ventilarse todos los sucesos ocurridos en el gremio ferroviario durante los meses del año en curso, tendrá que discutirse el magno problema de la formación de los sindicatos por ferrocarriles, que, de sancionarse, modificará fundamentalmente el sistema de organización que nos rige.

Conviene, pues, que todos los asociados se preocupen a fin de que las deliberaciones sean el fiel exponente del pensar del gremio más bien que el criterio personal de los delegados.

Para ésto es preciso que cada asociado estudie los problemas y expresen con entera libertad y franqueza sus opiniones personales. Y, para que éstas tengan valor y eficacia es preciso que ellas sean expuestas en las asambleas seccionales.

Antes de la realización del congreso es cuando debe hablarse, porque, una vez realizado, el deber de todos es ejecutar las resoluciones adoptadas, cualesquiera que ellas fueran, ya que la acción sólo es fecunda y eficaz cuando es unánime. Pero, ahora estamos en condiciones de cuidar para que las resoluciones del próximo congreso resulten lo mejor y más acertadas posible. Concurriendo a las asambleas seccionales—que deben designar los delegados y discutir previamente los problemas que luego se tratarán en el congreso—y tomando parte activa en los debates, es la manera mejor y más eficaz de asegurar el éxito de nuestra próxima magna asamblea.

A objeto de contribuir a la dilucidación de los problemas que deben resolver los delegados que concurran al congreso de noviembre, insertamos los do sartículos que van a continuación:

Constitución de los Sindicatos

¿Son oportunos?

Una organización a base de un sindicato por cada empresa, es indiscutible que responde a las necesidades del gremio ferroviario.

El sindicato, tal como se concibe, que comprende en su seno a todo el personal obrero de una empresa, puede—a diferencia de las sociedades locales, que existieron entre nosotros en otros tiempos y que desaparecieron unas tras otras bajo los golpes de las empresas,—resistir victoriosamente los ataques del capitalismo.

Las sociedades autónomas de otros tiempos—no obstante haber sido bastante provechosas para el gremio—por disponer de una fuerza limitada, tuvieron que sucumbir cuando las empresas se decidieron a abatirlas. Esas victorias de las empresas, son las que han hecho comprender a los obreros la necesidad de una organización más amplia, para que fuera, también, más eficaz.

Los que recuerdan el desastroso final de las organizaciones de los talleres de las empresas del Sud y Oeste, saben que, en esos momentos, en vez de ser un conflicto entre los trabajadores y la empresa explotadora; en vez de una lucha entre el trabajo, o sea la fuerza viva, y el capital, que es la fuerza muerta, se puso en acción toda la potencia del capital, mientras que la fuerza del trabajo sólo participó en mínima parte. No fué, como debió ser, una batalla entre el personal y la empresa, sino entre la empresa y "una parte" del personal, esto es, entre fuerzas desiguales, y de ahí su resultado. De no haber sido por esta circunstancia, otro habría sido el desenlace de esos conflictos.

La empresa del Sud, para abatir a los obreros de Los Talleres y destruir completamente su organización, allá por el año 1907, tuvo clausurados los talleres durante seis meses. La empresa del Oeste, también, apeló al cierre de sus talleres para destruir la organización de sus obreros. Pero, es evidente que el "lock-out"—que en esas circunstancias resultó para las empresas un arma eficacísima—hubiera resultado innocuo e inaplicable si junto con los obreros de los talleres, hubiera estado organizado el resto del personal.

Con la organización de los sindicatos por ferrocarril, la lucha toma un nuevo aspecto. Las empresas ya no tienen que vérselas con los obreros de una sola localidad ni de un solo departamento, sino con todos a la vez.

Por tal causa, ya no puede apelar al "lock-out", su arma favorita de otros tiempos; y, si lo hace—como tiene que suspender todos sus servicios—en vez de dañar al personal, perjudica al público y al propio tiempo facilita la realización de los propósitos que persigue en ese caso el sindicato: la completa paralización del tráfico ferroviario.

Además, como en estos casos la lucha abarca una enorme extensión, las empresas, a pesar de la ayuda del estado, que siempre le ha de ofrecer el concurso de la fuerza pública, ofrece a los obreros muchos blancos, que son sus líneas y material rodante, desparramado por el territorio. Y si ellas se obstinan a una resistencia larga, además de no percibir el menor beneficio durante ese tiempo, resulta que inmovilizan completamente su capital, y, al mismo tiempo, se exponen a ver destruída parte de su propiedad, por el sabotage que puede ejecutar el personal.

Así que la formación de los sindicatos por ferrocarriles, asegura a la acción obrera una eficiencia que nunca podría alcanzarse con organizaciones locales.

Por otra parte, los sindicatos así concebidos, para afianzar mayormente su poder y hacer frente a las reacciones del estado, que se pone y se pondrá siempre a favor del capital, se concentran entre sí formando la organización nacional de ferroviarios, la cual, a su vez, se integra en la institución nacional de los trabajadores del país, que representa la fuerza del trabajo frente al estado, que, a su vez, representa la fuerza del capitalismo explotador. Y, de ese modo, es como la lucha obrera se convierte en lucha de clases, y la huelga que cada gremio libre, bajo este aspecto, aparece como una escaramuza del gran combate entre el mundo del trabajo y el del parasitismo.

Pero, ¿esa ampliación de nuestro sistema de organización es factible en el momento actual? ¿Los ferroviarios de nuestro país, están en condiciones de sacar ventajas de la formación de los sindicatos, que el Consejo Federal ha venido propiciando?

Este es, a mi entender, el nudo de la cuestión. Porque, si bien podemos estar todos de acuerdo en que la creación de los sindicatos por ferrocarriles, teóricamente, represente un estadio superior de la organización, ya que la Federación vendría, así, a tener la misma articulación de su enemigo, el capitalismo ferroviario, en cambio, si no hay capacidad suficiente, esa ampliación podría ser de consecuencias fatales para el gremio, ya que puede conducirlo a grandes desastres y a una total desorganización en un plazo más o menos breve.

Porque, ¿quién no sabe que la casi totalidad de las huelgas desastrosas que se registran en la Federación fueron originadas por la precipitación e indisciplina de algunas secciones? Y si el federalismo actual ha dado margen a los desastres que todos lamentamos, un federalismo más amplio, ¿no nos conducirá a la ruina total?

Por otra parte, si tenemos en cuenta la escasa, por no decir ninguna capacidad administrativa que han revelado la mayoría de las secciones, llegaremos a la conclusión que los sindicatos, para no ser un desquicio, tendrán que tener a su frente un personal pago. Pero esto, si bien choca contra ciertas opiniones, no es lo más grave ni constituye, a mi entender, la mayor dificultad.

La dificultad mayor que por el momento ofrece entre nosotros la formación de los sindicatos por ferrocarriles: está en la falta de espíritu societario que existe en el gremio; en la falta de sensatez y de reflexión que se nota en las resoluciones de muchas secciones, y, principalmente, al hecho de que los maquinistas y foguistas—contrariamente a lo que sucede en España, país en que existe el mismo sistema de organización que se trata de implantar aquí,—por pertenecer en su mayoría a "La Fraternidad", hacen fallar por su base a los sindicatos en cuestión, que, como hemos visto, para ser eficaces, deben comprender en su seno a todo el personal, indistintamente.

Por estas y muchas otras consideraciones que en homenaje a la brevedad omite, pienso que las secciones, antes de autorizar a sus delegados al próximo congreso a constituir los sindicatos, debieran tratar previamente si es o no oportuna su constitución.

M. V.

Retiro, septiembre de 1918.

Por la sagrada unión del gremio ferroviario

UNA OPINION

En la sección "Semana Gremial" de "La Vanguardia", del 10 del actual, se hace una referencia sobre la necesidad de provocar un acercamiento entre las dos entidades gremiales que agrupan a los obreros y empleados ferroviarios, y ella me induce a escribir estas breves líneas con el propósito de contribuir a que la tan anhelada unidad del gremio ferroviario sea pronto una realidad.

Nunca, como en la actualidad, se presenta tan clara, tan necesaria y urgente la unidad del gremio, por lo mismo que se han colmado las medidas de cuanto perjudica el distanciamiento en que, inopinadamente, se han colocado las dos instituciones.

El congreso de la Federación Ferroviaria que se celebrará muy en breve, tratará, sin duda, el punto, y rectificando su resolución anterior, podría iniciar nuevamente las entrevistas con "La Fraternidad" para llegar a un acuerdo, convocando, si es preciso, de inmediato, a un congreso plenario donde se discutirían las bases de la unión de las dos entidades.

Este paso sería aplaudido por todos los trabajadores que han podido palpar los enormes perjuicios que ocasiona al gremio la situación presente. Después del cambio de notas habido entre el Consejo Federal y la Comisión Directiva, de cuya iniciativa soy autor, he podido notar la mejor buena voluntad a fin de provocar un acercamiento. Ello evidencia el espíritu predispuesto para la causa de la unión, por lo menos entre los federados.

Pero, ¿en "La Fraternidad" estarán animados del mismo propósito? Después de lo sucedido en el Sud y Pacífico y de analizar el tenor de las notas con que la Comisión Directiva contesta al Consejo Federal, no creo se deban hacer comentarios por el momento.

Sólo deseo dar una opinión al recordar que uno de los motivos principales alegados por los maquinistas y foguistas para oponerse a la fusión fué la adhesión de la Federación Obrera Ferroviaria a la Federación Obrera Regional Argentina y la posibilidad de que a cada rato se esté declarando una huelga ferroviaria, ya en solidaridad con los zapateros, o ya por los fabricantes de fósforos.

Estos dos puntos podrían ser evacuados en el congreso de la Federación y tenerlos como base para la fusión indispensable y urgente.

Las dos sociedades ferroviarias, unidas por mutuo acuerdo o fusionadas, podrían pertenecer a la F. O. R. A. sin que se menoscabe el concepto que merece para el proletariado organizado la conducta que corresponde ajustar a una organización como la de los ferroviarios. Esto es, que en el pacto solidario de la F. O. R. A. se colocara una cláusula que especificara en cuales casos podría declararse un paro ferroviario por solidaridad.

Por ejemplo: una gran huelga de los transportes marítimos o terrestres; un paro general limitado por un hecho de trascendencia social, o por una solicitud a los poderes públicos de alguna sanción legal que tenga relación con el proletariado en general. En estos casos, consultando, se entiende, previamente al gremio.

Esta adhesión a la F. O. R. A. no sería más que la condición inherente a la obligación que se da un gremio de mantener estrechas vinculaciones con la clase obrera organizada del país.

Hay, además, otros medio de ayuda que pueden prestar los ferroviarios a los demás gremios en caso de lucha y que no serían descuidados, desde que todos formarían parte de la única entidad federatiba de los trabajadores organizados, y ésta sería la F. O. R. A.

Señalo estos dos puntos como de capital importancia, primero, porque como gremio de obreros que se organizan en la lucha de clases, los ferroviarios deben estar agrupados en la entidad central a que pertenecen los demás trabajadores que luchan por su emancipación, y segundo, porque no puede consentirse, sino bajo una mayor capacidad societaria y conciencia de clase, de la que hoy carece el proletariado argentino, el que a un gremio de la importancia del ferroviario, se le arrastre a cada rato a un paro general, ya sea por la falta de tacto en sus dirigentes, o ya porque la masa no tenga la suficiente educación y disciplina societaria como para no dejarse sorprender por el ruido del momento sin primero descubrir su origen, analizar sus propósitos y consecuencias finales.

No dejo de comprender que aun así habrá quien se oponga decididamente a que la fusión se realice. Más aun: no sería difícil que haya quien se oponga y quizás consiga que el noble anhelo de la inmensa mayoría del gremio no se lleve a la práctica. Todo dependería de la actitud que asuman los foguistas y maquinistas que en la extensión de la línea viven la vida del trabajo con sus crudezas, y palpan, junto con los demás ferroviarios, los abusos y las verdaderas infamias que comete la superioridad.

Y, más que todo, no se opondrán a la sagrada unión del gremio los que quieran de verdad mantener las conquistas alcanzadas y deseen mejorar a los obreros en general.

Para que la unión se haga será preciso despojarse del espíritu de conservatismo, y deliberando con el pensamiento fijo en el interés común sancionar lo que más convenga al gremio, prescindiendo en absoluto de personas y de camarillas. Dividido el gremio estará siempre en trance de ser aplastado por las poderosas empresas, dando el vergonzoso espectáculo de que la división es debida a la simplicidad odiosa de querer mantener una situación cuya defensa tiene singular similitud con las formas con que la burguesía defiende lo que ella llama sus intereses creados.

Maquinistas, foguistas, cambistas, señaladores, empleados, y todos los obreros que directa o indirectamente trabajan para las empresas ferroviarias, tienen el mismo interés en que la fusión se haga, porque sin ella peligran los intereses de todos. Entonces, **todos** deben empeñarse en que la unión del gremio se lleve a cabo a costa de cualquier sacrificio.

J. Della Latta.

Federación Obrera Regional Argentina

UN DESMENTIDO

CIRCULAR 18

Buenos Aires, septiembre 19, 1918.

Camarada secretario:

Habiéndose dirigido a este Consejo Federal los sindicatos de Obreros Ebanistas y Escultores en Madera, adheridos a la Federación Obrera Regional Argentina, pidiendo informes sobre una noticia publicada en los diarios burgueses, en la cual aparecía una delegación del Consejo Federal como entrevistándose con el jefe de policía, doctor Moreno, a los efectos de pedirle desistiera de aceptar el Ministerio de Guerra y continuara en aquel cargo, el Consejo, en su reunión de fecha 18 del corriente, y considerando que pudiera existir igual deseo de informes sobre el asunto por parte de otros sindicatos adheridos que aun no se han dirigido a este Consejo en demanda de ellos, acordó dirigir la presente circular a todos los sindicatos que constituyen la Federación Obrera Regional Argentina, dejando ante ellos constancia de lo siguiente:

Que es absolutamente inexacto lo propalado por la prensa burguesa con respecto a una delegación del Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina ante el jefe de policía de la Capital, a los efectos de pedirle continuara en ese puesto.

Sin más lo saluda cordialmente, por el Consejo Federal—**B. Senra Pacheco**, subsecretario.

Movimiento Seccional

En el Meridiano V

Es admirable el esfuerzo que realizan los camaradas de esta empresa, que aun se mantienen en pie de lucha, batallando heroicamente contra el patrón-estado.

Los camaradas de los talleres de ese ferrocarril están dando prueba de un espíritu de sacrificio y de una conciencia de clase digna de todo elogio, ya que, a pesar de que los obreros de tracción no abandonaron el trabajo, y, los de tráfico estuvieron solamente unos días en la huelga, ellos, que comprenden todo el escarnio que representa para la organización capitular ante la menor resistencia de la empresa, se han dispuesto a quemar hasta el último cartucho en holocausto a la causa de todos los obreros ferroviarios de esa empresa, ya que está en juego la vida de la Federación.

Empero, como el conflicto, debido a la indolencia de los administradores, se prolongaba indefinidamente, lo cual colocaba en una situación difícil a los compañeros, se ha solicitado, por intermedio de la Federación Obrera Regional Argentina, la intervención de la Federación Obrera Marítima, la cual, procediendo con el espíritu solidario que es su característica, accedió al pedido de nuestros compañeros, y de inmediato hizo saber su decisión a las autoridades de la provincia.

En vista de la actitud de la Federación Marítima, el gobierno de la provincia, para evitar el boycott del puerto de La Plata, parece resuelto a cambiar de procedimiento y dar una solución satisfactoria al conflicto pendiente con el personal del Meridiano V. Esto es, por lo menos, lo que se desprende en el momento en que escribimos, de las gestiones iniciadas por nuestra institución hermana.

Campaña de agitación Pro-Presos

La sección Temperley realizó una importante conferencia pública el día 17 del corriente en su local social, en protesta contra la justicia de clases. Una enorme concurrencia acudió al llamado de esta sección, en su mayoría ferroviarios.

Concurrieron a este acto, en representación de la Federación Obrera Regional Argentina y Federación Obrera Ferroviaria, los camaradas Miguel Plazas y Enrique L. Villacampa, quienes disertaron largamente al respecto.

—En Quilmes también se efectuó otra conferencia, con idénticos propósitos, el día 18, a la cual asistió un crecido número de trabajadores. En esta sección hablaron los camaradas Alejandro García y los delegados de la Federación Obrera Ferroviaria y Federación Obrera Regional Argentina, E. Villacampa y Emilio Mársico, los que explicaron con toda claridad a los oyentes los fines que se persiguen en esta campaña.

Por lo que vemos, dado el entusiasmo tomado por nuestros camaradas, esta agitación será de grandes resultados para nuestra organización.

—Con el mismo fin, el domingo 15 del corriente se efectuó otra conferencia en Haedo, en la que hizo uso de la palabra el camarada José Benvenuto, prosecretario de la Federación.

BUENOS AIRES SUD

Cambio del local Social

Advertimos a los compañeros que la secretaría de esta sección se ha trasladado a la calle Salta 2142, donde, en lo sucesivo, debe dirigirse toda la correspondencia relacionada con la misma.

HAEDO

Aniversario de la gran huelga

En conmemoración de la gloriosa y heroica lucha de los veinticuatro días, el 24 del corriente tuvo lugar una importante conferencia.

Asistió a ese acto un crecido número de ferroviarios, e hicieron uso de la palabra los camaradas Culino, Benvenuto y Marotta, en representación de la sección organizadora el primero, del Consejo Federal de la Federación Obrera Ferroviaria el segundo, y de la Federación Obrera Regional Argentina el último.

SAN MARTIN

Calumniadores irresponsables

En vista de que algunos ex socios de la sección Victoria venían propalando una calumnia contra el secretario general de la Federación, a quien acusaban de haber visto junto con Mansilla en San Fernando, invitaron a los calumniadores a concurrir a una asamblea. Pero, cuando llegó la hora de ésta nadie se presentó. Al contrario, el secretario del grupo disidente comunicó por nota que... retiraban lo dicho. Bien dice el refrán, que corre más un rengo que un macaneador.

POR EL PERIODICO QUINCENAL

Resolución que debe imitarse

Los compañeros de la sección Haedo, con el propósito de que el órgano oficial de nuestra institución aparezca regularmente, han resuelto subscribirse con la la cantidad de $ 15 por cada número.

Como se evidencia por el título que encabeza estas líneas, el anhelo de los camaradas en cuestión, es el de que el periódico, en vez de aparecer como hasta la fecha, vea luz cada quince días.

Uno de los obstáculos mayores para que el Consejo pueda publicarlo regularmente—ya sea mensual o quincenalmente—radica en la negligencia de las comisiones administrativas seccionales, las que, en gran parte, no solicitan la cantidad de ejemplares que necesitan; otras no abonan el importe correspondiente a su pedido, y las menos, hacen tardíamente el pedido de los ejemplares.

La sección Haedo, a este respecto, ha tomado una resolución que conceptuamos acertadísima. En primer lugar, porque si las demás imitaran su ejemplo, fijando una cantidad de ejemplares para todos los números y, teniendo la precaución de anunciar con el tiempo debido las alternativas del mismo, y cumpliendo—se sobreentiende—con el pago de los mismos, el Consejo Federal no tendría que esperar los pedidos de las secciones, para regularizar el tiraje.

De modo, pues, que los compañeros que ven la necesidad de la publicación regular de "**El Obrero Ferroviario**" han de imitar a la sección Haedo.

Castigo de una traición

La sociedad Unión Confiteros y Anexos ha tomado en una de las asambleas realizadas últimamente, una resolución digna de elogio.

Recordarán los compañeros que la huelga sostenida en el ferrocarril Sud por los obreros del departamento de Confitería, terminó con un resultado satisfactorio, después de varios días de lucha.

Como en todos los conflictos que se producen entre los trabajadores y los capitalistas, no ha faltado el Judas que, so pretexto de un individualismo estúpido y de un egoísmo mal entendido, se ha prestado a la obra de traición, concurriendo al trabajo durante la huelga.

Entre los que desempeñaron este triste y miserable papel se hallaba un tal Julio Martínez, afiliado a la institución antes citada.

Ahora bien; los compañeros de esa organización, velando por el prestigio de la misma, invitaron a esa persona a hacer acto de presencia a una asamblea general, en la que debería explicar su conducta y para que la misma se expidiera al respecto.

Efectuada la asamblea, ese obrero, que resultó un digno ejemplar de la raza Lincoln, sostuvo con todo desparpajo su traición y pretendió justificar su actitud con argumentaciones que indignaron a los componentes de la asamblea, los que, sin más consideración, resolvieron expulsarlo de su seno.

Es digna de imitación la actitud de esos compañeros y ese correctivo ha de servir de lección para los que pretendan imitar al elemento citado.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

DECRETOS Y ACLARACIONES

Continuamos la publicación de las modificaciones, aclaraciones, etc., que el gobierno ha venido introduciendo a la Reglamentación del trabajo en los ferrocarriles, a fin de que los compañeros tomen de ellas el necesario conocimiento.

ACLARACION NO DESEABLE

Buenos Aires, diciembre 29 de 1917.

Considerando necesario salvar los errores materiales que la D. G. de F. manifiesta se han deslizado al copiar el Reglamento de trabajo aprobado por Decreto de fecha 21 de noviembre ppdo., en la parte pertinente al inciso c), que se refiere a capataces linmpiadores, limpiadores, encendedores, limpia tubos, recibidores, llamadores, lava calderas, revisadores y engrasadores de vehículos, foguistas de bomba,

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º Rectifícase el inciso c) del Reglamento de que se trata en la siguiente forma:

a) El total de las horas de servicio cada siete (7) días, excepción hecha de los recargos que puedan provenir de los cambios de turno, tal como se expresa para la segunda y tercera categoría que establece el inciso **b)**, no podrá exceder de cuarenta y ocho (48), sesenta (60) y setenta y dos (72) horas, según que se trate de personal clasificado dentro de la primera, segunda o tercera categoría.

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y pase a sus efectos a la Dirección General de Ferrocarriles.

IRIGOYEN—**P. Torello.**

LOS TELEGRAFISTAS

Buenos Aires, enero 22 de 1918.

Vista la presentación de varias empresas de ferrocarriles nacionales solicitando la aclaración y modificación del decreto de fecha diciembre 7 de 1917, reglamentando el trabajo del personal telegrafista afectado al servicio ferroviario; y considerando:

Que al concretar las aclaraciones solicitadas, las empresas recurrentes se apartan del concepto de lo que es el servicio público ferroviario, tendiendo toda su argumentación a requerir del Poder Ejecutivo una aclaración de principios sobre la materia;

Que la diferencia que tratan de establecer entre empleados afectados al servicio de telégrafo, vinculados a la seguridad y regularidad del movimiento de los trenes, y los que únicamente atienden las comunicaciones telegráficas relacionadas con la explotación comercial, sólo pueden valer en cuanto concierne al orden interno de cada empresa, pero es inadmisible como fundamento para eludir la jurisdicción técnica-administrativa que la ley confiere al Poder Ejecutivo de la Nación sobre el organismo total ferroviario, indivisible a los fines de su explotación, puesto que el régimen legal, técnico y administrativo que gobierna la concesión y explotación de los ferrocarriles nacionales, comprende a todos los servicios y dependencias principales y accesorias creados sobre la base de los mismos privilegios, garantías y obligaciones;

Que corresponde, en consecuencia, al Poder Público investido de aquella jurisdicción, tomar la intervención y previsiones necesarias para garantizar que la organización de las dependencias aludidas no pueda dar motivo a conflictos entre las empresas y el personal afectado a su servicio, toda vez que esas divergencias repercuten, directa o indirectamente en el servicio público, con perjuicio de su regularidad y seguridad, sin que la situación especial que las características del caso puedan determinar para cierto personal, constituya un privilegio violatorio del principio de igualdad que el texto constitucional consagra, pues lo único a que tiende el artículo 1º es a establecer condiciones generales de trabajo del telegrafista ferroviario, propias y características de sus funciones;

Que, en cuanto a las objeciones de carácter constitucional y legal relativas a las facultades del Poder Ejecutivo Nacional para intervenir en todos los órdenes de la explotación ferroviaria, sin deslindar la naturaleza de los servicios en públicos y privados, surge de las palabras y del espíritu de la Ley General de Ferrocarriles, que obliga a la autoridad administrativa a esa intervención en todos los aspectos de los servicios ferroviarios, ingerencia sabiamente establecida por la Ley, toda vez que es de tenerse muy en cuenta que la función más esencial de los ferrocarriles nacionales es, en nuestro país, la de cumplir finalidades de política orgánica que responden a principios fundamentales de la Constitución Nacional, porque realizan la unión material de la República, de lo que resulta que en definitiva deben considerarse como verdaderos instrumentos de gobierno, cuyo contralor tiene que ser amplio y minucioso cuando su manejo y explotación se entrega al capital privado;

Que las observaciones de carácter técnico formuladas por las empresas recurrentes, quedan salvadas con las indicaciones dadas por la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación, en sus informes de fechas 3 y 14 del corriente:

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º—Modifícanse los incisos a) y c) del artículo 1º del decreto de diciembre 7 del año ppdo., en la siguiente forma:

Inciso **a)** En toda oficina o estación en la cual se cursen durante un período de 8 horas 1.800 palabras o más, de texto, dirección y firma, computadas en la misma forma que la adoptada para el aforo, el o los empleados que atienden los aparatos telegráficos dentro de ese período de tiempo, no podrán estar afectados a otros servicios y llevarán la denominación de telegrafistas.

En el número de palabras se encuentran comprendidas las del preámbulo, que serán computadas a razón de 6 palabras por telegrama.

Inciso **c)** En toda oficina o estación atendida, simultáneamente, por un número de operadores igual o inferior a 5, afectados exclusivamente a la atención de los aparatos telegráficos, en la cual durante un período de seis horas se cursen 3.600 palabras o más por operador, computadas en la misma forma establecida en el inciso **a)**, regirá el período normal de trabajo de seis horas continuas. Para oficina con mayor número de empleados, la jornada de seis horas continuas regirá en otras condiciones.

Art. 2º Aclárase el referido Decreto en el sentido de que en el inciso **j)** del mismo no se hallan comprendidos los ventanilleros, ensobradores y mensajeros, cuyo régimen de trabajo corresponde a otra clase de personal.

Art. 3º Comuníquese, etc.

IRIGOYEN—**P. Torello.**

NUMERO DE GUARDAS POR CADA TREN

Buenos Aires, febrero 27 de 1918.

Vista la presente nota de la Dirección General de Ferrocarriles, en la que indica la conveniencia de reglamentar el número de personal de guardas que debe estar afectado al servicio de trenes, en orden a las características de los mismos, tanto en lo que se refiere a su formación, como a las condiciones altimétricas de las líneas; y

Considerando:

Que, de acuerdo con el artículo 12 de la Ley General de Ferrocarriles es facultad del Poder Ejecutivo dictar las reglamentaciones de referencia.

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º—Todo tren deberá ir acompañado, además del guarda-jefe, de un segundo guarda, o de un guarda-encomienda, según los casos, excepción hecha de aquellos trenes que, por sus condiciones especiales tanto desde el punto de vista de su formación como de las condiciones altimétricas de las líneas, la Dirección General de Ferrocarriles autorice a ser corridos con un solo guarda.

Art. 2º—Comuníquese, publíquese, fecho vuelva a la Dirección General de Ferrocarriles a sus efectos.

IRIGOYEN—**P. Torello.**

TRENES QUE PUEDEN CORRER CON UN SOLO GUARDA

La Dirección General de Ferrocarriles

RESUELVE:

Artículo 1º—Podrán correr con un solo guarda los siguientes trenes:

a) Los trenes a vapor o eléctricos de pasajeros que circulen en las secciones urbanas y que no se componga de más de tres coches, siempre que se disponga en el tren de un compartimento para la conducción exclusiva de equipaje al que el público no tenga acceso.

b) Los trenes directos de carga que circulen en secciones de línea con rampas menores del 3 por mil y compuesto de 120 ejes como máximo, y a los que teniendo hasta 100 ejes circulen por rampas comprendidas entre 3 y 5 por mil.

c) Los trenes compuestos de locomotoras y furgón exclusivamente, así como los de pago y de inspección, siempre que estén provistos de frenos continuos automáticos y compuestos a lo más de locomotoras, furgón y tres coches.

Art. 2º—Por trenes directos de carga se entenderán aquellos que no tengan que tomar y dejar vagones en más de dos estaciones de su recorrido. Los guardas de estos trenes no podrán, bajo ningún pretexto, alejarse del furgón durante las estadías en las estaciones, ya sea que tenga o no que hacerse maniobras para dejar o tomar vehículos, a menos que sea reemplazado durante su ausencia por un empleado o cambista a quien incumbirá interinamente la protección del tren o la adopción de las medidas pertinentes para evitar accidentes.

Art. 3º—Para los trenes que corren en las condiciones del inciso b) en caso de corte del tren en plena vía, el guarda deberá poner bajo su protección la totalidad de los vehículos que lo constituyen, hasta tanto se haya procurado el guarda lo indispensable para que cada uno de los cortes pueda ser remolcado hasta la más próxima estación en condiciones de conveniente protección.

Este requisito no será indispensable cuando, por las condiciones altimétricas de la línea y existiendo el block absoluto, los vagones puedan ser empujados hasta la estación más próxima.

Art. 5º—Comuníquese por circular, fecho pase a la Inspección General de Explotación Técnica.

P. Nogués.

ESTACIONES DE 1ª CATEGORIA

Buenos Aires, marzo 1º de 1918.

Vista la adjunta nota de la Dirección General de Ferrocarriles, en la cual solicita el agregado de una cláusula complementaria a las establecidas por el Reglamento de Trabajo en la parte concerniente al personal de estaciones; y,

Considerando:

1º Que con la cláusula propuesta se satisface el pedido de una gran parte del personal, sin que con ello se cause perjuicio alguno a la empresa, desde que el término medio de las horas de trabajo seguirá siendo el mismo que el que resulta de las actuales disposiciones reglamentarias, pues si bien se disminuye en dos horas la duración del período de trabajo diario durante una semana, esta diminución estará compensada por un aumento equivalente del período de trabajo correspondiente a la semana siguiente o subsiguiente.

2º Que esa cláusula es sólo de aplicación en los servicios clasificados dentro de la primera categoría.

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º—Agrégase a las disposiciones reglamentarias correspondientes al trabajo del personal de estaciones el siguiente inciso:

h) Para los servicios comprendidos dentro de la primera categoría podrá establecerse diagramas de trabajo a razón de 10 horas diarias durante una semana, siempre que el correspondiente a la siguiente o subsiguiente se reduzca a seis horas.

Art. 2º—Comuníquese, publíquese, pase a la Dirección General de Ferrocarriles a sus efectos.

IRIGOYEN—**P. Torello.**

Buenos Aires, febrero 22 de 1918.

Vista la nota presentada por la Dirección General de Ferrocarriles, en la cual hace presente la necesidad de reglamentar el trabajo del personal de máquinas y de trenes que se encuentra afectado a servicios de distinta naturaleza, así como de cierta clase de personal relevante; casos que no han sido previstos en las reglamentaciones del trabajo dictadas por el Poder Ejecutivo; y,

Considerando:

1º Que por lo que respecta al personal relevante, cuyo trabajo no puede ser regulado por medio de diagramas preestablecidos, debe determinarse un régimen análogo al fijado para el personal de carga no diagramado; es decir, considerar un ciclo de siete días con un gran descanso después del período de trabajo correspondiente al sexto día;

2º Que tratándose de servicios de naturaleza distinta, es también conveniente tomar como trabajo máximo dentro del ciclo, el correspondiente a uno cualquiera de los servicios, siempre que, el cómputo de las horas correspondientes a los otros se haga multiplicando el trabajo efectivo por la relación que existe entre la jornada media correspondiente, de acuerdo con lo que establece el reglamento para cada clase de servicios;

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º—Para el personal relevante que trabaja sin diagrama, la duración del ciclo será de siete días y las horas de trabajo en él contenidas no podrán superar las sesenta.

Art. 2º—Las horas de trabajo en trenes de pasajeros y maniobras, las de los trenes mixtos a velocidad menor de 33 kilómetros por hora y la de los trenes locales, serán computadas a razón de diez horas por cada ocho, nueve y siete horas diez y seis minutos, respectivamente.

Art. 3º—Después del período de trabajo correspondiente al sexto día, el personal disfrutará de un gran descanso, cuya duración mínima será de treinta y cuatro horas.

Art. 4º—Los descansos, tanto en el galpón afuera como adentro, serán los que establecen el reglamento para cada clase de servicio.

Art. 5º—Comuníquese, publíquese y pase a la Dirección General de Ferrocarriles a sus efectos.

IRIGOYEN—**P. Torello.**

TRENES DE CARGAS SIN DIAGRAMA

Buenos Aires, febrero 27 de 1918.

Vista la presente nota en que la Dirección General de Ferrocarriles solicita la aprobación de las planillas de jornales y kilometrajes máximos, relativos al servicio del personal de máquinas afectado a los trenes de cargas no diagramados en orden a la reglamentación vigente; y,

Considerando:

1º Que la base de reglamentación de trabajo del personal de máquinas es la fijación de un cierto número de horas de trabajo como máximo dentro de determinado ciclo.

2º Que la velocidad de marcha, que es el índice que, en cierto modo, gradúa la intensidad del trabajo durante la prestación, ha sido precisamente tenida en cuenta al fijar las horas máximas de trabajo que corresponde a cada servicio, según su naturaleza, estableciendo así una diferenciación que no tendría razón de ser si no fuese en mérito a las consideraciones apuntadas.

3º Que las cláusulas relativas a los kilometrajes que figuran en el reglamento para la mayoría de los servicios, no tiene otra finalidad que la de tomar en consideración el mayor recargo que puede provenir del hecho de que los trenes corran con mayor velocidad que la considerada como normal en el reglamento para cada categoría de trenes, compensándolos con una reducción razonable de la jornada correspondiente.

4º Que respondiendo a ese propósito, la Dirección General de Ferrocarriles ha preparado las planillas de kilometrajes y jornadas, que han sido utilizadas en la confección de los servicios diagramados, sin que haya motivado quejas ni del personal ni de las empresas.

5º Que si bien las cláusulas relativas al kilometraje de los trenes de carga no diagramados a diferencia de los otros ha dado lugar a una interpretación que, por errónea, debe ser desechada en absoluto, pues es inadmisible suponer que la duración del período del trabajo derive exclusivamente del recorrido, cualquiera sea la velocidad, sin más limitación que la que impone las 10 horas 45 minutos como máximo de la jornada.

6º Que, por otra parte, si bien es cierto que con la referida interpretación, y para velocidades superiores a las normales, el personal se beneficia de una manera excesiva en la duración de los referidos períodos de trabajo, en cambio, puede resultar recargado en el total de las horas de trabajo efectuado dentro del ciclo, desde que para su cómputo no se tendría en cuenta el mayor recargo proveniente de ese exceso de velocidad.

7º Que, por lo tanto, la cláusula de los 200 kilómetros, a que se refiere la disposición relativa a los servicios no diagramados, debe interpretarse como para los demás servicios, en el sentido de ser el recorrido máximo correspondiente a la prestación normal de 10 horas, lo que presupone una velocidad comercial de 23 kilómetros por hora; pudiéndose obtener un mayor recorrido a mayor velocidad, siempre que esté compensado por una reducción equitativa de las horas de trabajo, tanto dentro de la jornada como en el ciclo.

8º Que si bien la tabla propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles se ajusta en un todo a estos principios, es conveniente para mayor claridad, determinar las velocidades a partir de las cuales debe procederse a una reducción práctica de las jornadas diarias.

9º Que, a ese efecto, podrían considerarse las velocidades inferiores a 26 kilómetros por hora, las comprendidas entre 26 y 31, entre 31 y 36 y las superiores a 36, como las correspondientes respectivamente a las jornadas medias de diez horas, nueve horas veinte minutos, ocho horas cuarenta minutos y ocho horas.

10. Que dentro de esas velocidades los trenes de carga pueden clasificarse en: generales, rápidos, expresos y de hacienda, y de fruta.

11. Que a fin de que haya continuidad entre los recorridos correspondientes a las diversas velocidades conviene establecer dentro de cada una de esas subdivisiones, un recorrido máximo que ha sido estimado respectivamente en 220, 240, 260 y 280 kilómetros;

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º—Fíjase en 220 el recorrido máximo que corresponde al servicio del personal afectado a los trenes de carga denominados generales que no corran bajo diagramas y cuya velocidad comercial sea inferior a 26 kilómetros por hora.

Art. 2º—Para los trenes rápidos de carga (velocidad comprendida entre 26 y 31), para los expresos de cargo y hacienda en general (velocidad comprendida entre 31 y 36 kilómetros), y para los trenes de fruta (velocidad superior a 36) que no corran bajo diagrama la duración de la jornada media, el recorrido máximo y las horas de trabajo dentro del ciclo de siete días a que se refiere la disposición reglamentaria relativa a los servicios no diagramados serán las que se indican en el cuadro a continuación:

Poder de tracción de las locomotoras	Recorridos máximos
Mayor de 8000 Kg.	80 Km.
Entre 7000 y 8000 Kg.	90 „
Entre 6000 y 7000 Kg.	100 „
Entre 5000 y 6000 Kg.	125 „
Menores de 5000 Kg.	150 „

Art. 3º—Comuníquese, publíquese, vuelva a la Dirección General de Ferrocarriles a sus efectos.

IRIGOYEN—**P. Torello.**

LA LICENCIA ANUAL
Importante resolución de la Dirección General

Buenos Aires, mayo 27 de 1918.

Visto que el empleado José Peralta, del ferrocarril Central Argentino, se queja por que esa empresa se negó a concederle quince días de licencia, en contra de lo dispuesto en el artículo 11 del decreto de 11 de octubre de 1917, habiéndole descontado como consecuencia, los cinco días que por su cuenta faltó, después de vencidos los diez que solamente le habían sido acordados; y,

Considerando:

1º Que si bien es cierto que el artículo 11 del decreto precitado establece que los empleados ferrovfiarios podrán gozar de una licencia de quince días, no es menos cierto que éstos carecen de facultades para tomarse por sí solos las licencias que las empresas les niegan.

2º Que, por otra parte, el derecho a tomar la licencia está supeditado siempre al hecho de que la ausencia del empleado no perjudique el servicio y que, por lo tanto, la empresa es quien debe juzgar de la oportunidad en que se ha de usar de aquel derecho.

3º Que, en este caso, por razones de mera disciplina, el recurrente no debió tomarse cinco días más de licencia, sin estar debidamente autorizado por la empresa, por lo que el descuento efectuado por aquélla se encuentra justificado.

4º Que lo único que debió hacer el recurrente, cuando le negaron la licencia a que tenía derecho,—de acuerdo con el mencionado decreto,—fué dirigirse a esta Dirección General interponiendo el reclamo respectivo y esperar luego la resolución que sobre él recayera para usar entonces, si le era favorable, de los cinco días más que reclamaba.

5º Que el procedimiento adoptado por el empleado Peralta y por otros, en casos análogos, tendientes a hacerse justicia por sí solos es improcedente, dado que deben siempre en caso de disconformidad, dirigirse a los encargados de dirimir estas cuestiones, pues de otro modo sus actitudes sólo redundan en perjuicio propio y justifican, en más de una emergencia, las penalidades que en su contra se ven obligadas a adoptar las empresas; y,

Teniendo en cuenta:

Que, por otra parte, se ha comprobado, que no es solamente la empresa del ferrocarril Central Argentino la que se niega a cumplir el recordado artículo 11, sino también casi todas las demás;

Se resuelve:

1º Declarar bien efectuado el descuento hecho al empleado Peralta, por haber faltado cinco días sin autorización de la empresa, ello sin perjuicio del derecho que tiene aún a cinco días ms de licencia.

2º Hacer saber a todas las empresas ferroviarias que la falta al cumplimiento del artículo 11 del decreto del 11 de octubre de 1917, obligará a esta Dirección General a aplicarles las penalidades que establece el artículo 20 del mismo decreto. Comuníquese por circular, tómese razón y pase a la Sección a sus efectos.

P. Nogués.

LOS GUARDABARRERAS

Buenos Aires, mayo 27 de 1918.

Visto lo manifestado por la Dirección General de Ferrocarriles acerca de las condiciones especiales en que, en general, presta servicios el personal de guardabarreras de las empresas ferroviarias;

Atenta la solicitud formulada por parte de dicho personal, en el sentido de que le sea fijada una jornada de doce horas; y,

Considerando:

Que el reglamento de trabajo aprobado por decreto de fecha 21 de nobiembre de 1917 dispone, para el personal aludido, prestaciones de servicios que oscilan de ocho a doce horas, según sean las interrupciones que sufra el trabajo efectivo, interrupciones que se miden y computan en unidades no inferiores a una hora;

Que la aplicación de la primera categoría, ha traído, como consecuencia, que el personal no pueda ocupar permanentemente, utilizándolas como vivienda, las casillas de que, a ese objeto, disponen y que les cede gratuitamente la empresa;

Que el espíritu de las disposiciones reglamentarias de que se ha hecho mención, no ha sido otro que el de asegurar una jornada de trabajo tanto menor cuanto mayor sea la intensidad de este último, sin considerar, a ese efecto, como interrupciones del mismo, las inferiores a una hora, por cuanto, durante esos intervalos, se estima que no pueden obtenerse los beneficios derivados de la cesación del trabajo;

Que la circunstancia especial de que el lugar del domicilio y del trabajo se hallen próximos permite al personal retirarse al primero, en el intervalo que media entre servicios efectivos, lo cual hace posible y lógico que la unidad de medida para interrupciones de stos pueda reducirse sensiblemente;

Por tanto, y de acuerdo con las consideraciones precedentes,

El Poder Ejecutivo de la Nación

DECRETA:

Artículo 1º—Agrégase al inciso c) de la reglamentación de trabajo correspondiente al personal de estaciones, aprobado por decreto de 21 de noviembre de 1917, el siguiente párrafo:

"En caso de que el perronal viva en dependencia de la empresa próxima al lugar del trabajo, las interrupciones del servicio podrán ser valuadas en unidades de media hora. Para el personal de guardabarreras, a los cuales las empresas faciliten las casillas apropiadas en los pasos a nivel, las prestaciones de servicio podrán ser llevadas a doce horas, siempre que el paso a nivel esté atendido continuamente por dos personas de la misma familia."

Art. 2º—Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

LUNA—**P. Torello.**
